NA BUSCA DO -1870- CAPTAIN

MEMORIA DE CONCLUSIÓNS

TEX 45

Este proxecto conta coa colaboración da Deputación da Coruña

Deputación DA CORUÑA

CONTIDO

INTRODUCIÓN 3

AGRADECEMENTOS 4

A COSTA DA MORTE 5

A orixe 5

Os seus límites 5

O motivo 5

A HISTORIA DO HMS CAPTAIN 7

O contexto 7

Unha loita por ter razón 8

O nacemento do Captain 9

E a oposición de Reed 11

As probas 13

O afundimento 14

A corte marcial 18

A caída dos irmáns Laird 21

As palabras finais de J. Reed 22

O segredo do seu salvamento 24

A homenaxe 26

INTRODUCIÓN

"Na busca do Captain" é un proxecto de investigación para coñecer, e tratar de atopar, o HMS Captain, un acoirazado inglés naufragado preto de Fisterra no 1870. Non era un barco calquera. Era, no seu momento, a xoia da coroa da Royal Navy británica, unha aposta arriscada por construir un barco que aunase todos os últimos deseños da enxeñería naval. O experimento non saiu ben, e un temporal, iso din, rematou co HMS Captain e con case 500 mariños (só 18 membros da tripulación sobreviviron) no fondo do mar galego. A traxedia rematou cunha corte marcial na que se tentou buscar culpables.

Na actualidade, en Reino Unido o HMS Captain segue a ser un mito. A historia dunha gran ambición e dun grande fracaso. Sen embargo, en Galicia apenas hai pegadas, a pesares de que os seus náufragos viviron tamén un periplo en terras galegas, e de que as nosas augas agochan un verdadeiro tesouro somerxido.

Por iso "Na busca do Captain", a través de entrevistas a expertos, mariñeiros, veciños e a través dunha labor de investigación documental, buscou facer un relato fiel do suceso desde múltiples puntos de vista, e tamén acotar unha zona do mar na que, cremos, poden estar os restos do HMS Captain. Polo camiño, descubrimos tamén outros naufraxios da zona e o que supón ser "a Costa da Morte".

A continuación, compartimos con vós a memoria de conclusións, un relato sobre o HMS Captain e a Costa da Morte, que podedes ampliar tamén en www.nabuscadocaptain.es.

AGRADECEMENTOS

Durante o desenvolvemento deste proxecto contactamos con mariñeiros da zona, expertos neste mar, que atesouran os mapas “de marcas” nos que indican onde enganchan os seus aparellos para non volver faenar alí, ou donde sinalan onde atopou madeira e ferro a súa sonda. Tamén falamos con expertos historiadores, que coñecen o HMS Captain e a súa historia como a palma da súa man a través dos libros e dos documentos históricos. Consultamos libros que narran a súa historia, a transcripción do xuízo coas declaracións dos sobreviventes, teses universitarias sobre a traxedia deste barco que foi moi controvertido no eido da enxeñería naval, e mesmo panfletos do século XIX sobre o suceso. De todas estas fontes, gustaríanos agradecer especialmente a súa colaboración a: Pepe de Olegario, Fernando Carrillo (Buceo Finisterre), Rafael Lema, Suso Lista, José Manuel Traba Fernández, Tono García (Buceo Malpica), José Manuel “Manolete”, Xaime Beiro, Isa Suárez, Celia Pérez, Bruno Rivera...

Tamén foron de especial axuda as seguintes fontes de documentación:

- Turret versus Broadside, an anatomy of british naval prestige, revolution and disaster, 1860-1870 – Tesis sobre o suceso do académico Howard J. Fuller
- H.M.S. Captain – Libro sobre a historia do naufraxio, de Arthur Hawkey
- Black Night of Finisterre: Tragic Tale of an Early British Ironclad – Libro sobre o naufraxio de Arthur Hawkey
- Náufragos de antaño , los grandes naufragios en la Costa de la Muerte en el siglo XIX – de Juan Campos Calvo-Sotelo
- Historia da costa galega e os seus naufraxios – Fernando Patricio Cortizo
- Minute by the First lord of the Admiralty, with reference to HMS Captain with the minutes of the proceedings of the court martial and the board minute tereon, presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty – Minutado da corte marcial
- Narrative of the loss of HMS Captain by James May R.N, the sole surviving officer – Panfleto lanzado por James May, único oficial que sobreviviu ao naufraxio.
- Costa de la Muerte, historia y anecdotario de sus naufragios, de José Baña Heim.

A COSTA DA MORTE

A orixe

O 14 de xaneiro de 1904 un xornal galego facía referencia por primeira vez ao termo "La costa de la muerte" nun artigo que falaba de tres buques naufragados na "peligrosa costa de Finisterre". Pouco despois, en 1908, tamén en xaneiro, a escritora inglesa Annette Meakin deixou constancia no seu diario, ao chegar á Coruña, que acababa de chegar ao lugar que os mariñeiros apodaban como "coast of death". Algunhas fontes, como o escritor Rafael Lema, afirman que xa a partir de 1890, tras a catástrofe do Serpent, comezou a recibir ese nome.

Os seus límites

Pero que é a Costa da Morte?

Orixinalmente a Costa da Morte comprendía o espazo entre o Cabo do Roncudo eo Cabo de Vilán, sen embargo, cos anos, eses límites foron facéndose borrosos. Algúns autores, como José Baña Heim, no seu libro Costa de la Muerte, historia y anecdotario de sus naufragios, percorre o litoral entre o Roncudo e Corcubión. Outros especialistas afirman que a Costa da Morte debería comezar xa nos baixos dos Baldaios, pertencentes ao concello de Carballo, pola cantidade de barcos afundidos que albergan estes fondos. E, cara o sur, incluso podería chegar ata Corrubedo, outro punto cunha alta concentración de barcos afundidos.

*Na páxina web www.nabuscadocaptain.es pode atoparse información de máis naufraxios na Costa da Morte.

O motivo

Por que se denomina Costa da Morte a este espazo do litoral galego? Que o fai especialmente perigoso? Podemos afirmar que os principais motivos son tres:

1. E unha zona de gran circulación de barcos. Moitos barcos europeos tiñan Galicia, o punto máis occidental da península ibérica, como referencia para cambiar de rumbo e comezar a dirixirse ao oeste, cara as américas.
2. Ata non hai moito, como veremos despois, os barcos non contaban con axudas á navegación.
3. A orografía do fondo mariño da Costa da Morte conta con numerosos "baixos" moi perigosos para a navegación.

Aquí, os que máis saben, son os veciños e mariñeiros da zona. Así, Fernando Carrillo, de Buceo Finisterre, contábanos que na actualidade os barcos pasan a unhas 20 millas, pero antes pasaban pegados á costa, precisamente para ter referentes á hora de navegar. E non estamos falando dun

pasado moi lonxano: non foi ata despois da traxedia do vapor inglés RMS Solway (afundido preto de Baldaio en 1843) que, tras as denuncias por parte do gobernó inglés pola falta de sinalizacións, naceu o Plan General de Alumbrado de las Costas Españolas, co que xurdirían máis tarde os faros de Fisterra, Vilán, Sisargas ou Estaca de Bares.

A falta de sinalización, e a cercanía á costa, facía que moitos destes barcos se atopasen cos famosos "baixos". Como nos contou Manuel Suárez, mariñeiro, estas formación rochosas, teñen pouco fondo, e atópanse moi cerca da superficie, polo que resultan moi falsas para os mariñeiros. Estas rochas atópanse a cinco ou seis brazas de fondo, e os grandes barcos, con un calado bastante superior ao dun barco de pesca, ao toparse con ela abrían unha brecha no casco que resultaba fatal para a embarcación.

A HISTORIA DO HMS CAPTAIN

O HMS Captain era a xoia da Royal Navy Británica do século XIX. Un buque de guerra acoirazado construído para probar as ideas do Capitán Cowper Phipps Coles, un oficial naval e inventor que desenvolveu un sistema para poñer as armas dos barcos dentro de torretas, ou cilindros armados, que podían virarse 360 graos e, en teoría, dominar todo o horizonte. Este cambio no método de montaxe de armas, unha completa ruptura na tradición centenaria de aliñar as armas en fila ao longo dos lados do barco, levou finalmente ao desenvolvemento dos grandes navíos navais que maduraron nas dúas guerras mundiais do século XX, aínda que o método preciso de Coles de montar armas foi mellorado e modificado: pero foi a súa idea.

Esta é a historia tamén dunha década transcendental no desenvolvemento da Royal Navy; e unha que alcanzou o seu terrible clímax no cabo de Fisterra, na costa atlántica de España.

É a historia de dous homes: un brillante, inventivo, impaciente, persistente, que morreu co barco que creou- o Capitán Cowper Phipps Coles. O outro: científico, asertivo, cauteloso, experto no seu campo, o funcionario tentando indicar o mellor camiño para a ciencia naval, cando os consellos innecesarios abundaban- Edward James Reed, construtor xefe da Mariña.

E é a historia dunha traxedia: a noite do 6 ao 7 de setembro de 1870, na súa primeira viaxe rumbo a Xibraltar, o HMS Captain afundiu con case 500 mariñeiros a bordo fronte ás costas de Fisterra. Só 18 sobreviviron. O saldo de mortos foi superior ao de Trafalgar; e foi máis emotivo debido a que ocorreu durante un período de paz. Buscábanse culpables, e por iso á traxedia seguiuna unha corte marcial moi sonada no Reino Unido. A día de hoxe, o nome do HMS Captain aínda resoa nos corazóns ingleses.

O contexto

No século XIX, e en palabras de Howard J. Fuller, Gran Bretaña vivía un periodo no que a estabilidade e o prestixio do imperio iba directamente ligada á apariencia das súas forzas militares e navais. Era preciso mostrar unha forza militar suficientemente poderosa como para disuadir a calquera de intentar socavar a seguridade nacional.

Por tanto, os ingleses estaban a loitar nunha carreira armamentística e naval por ter os mellores barcos: os máis rápidos, os máis seguros, os máis letais. Naquel momento, tres revolución estaban a ter lugar nas mariñas mundiais:

- O vapor supoñía que a velocidade e maniobrabilidad dos barcos non dependería máis do refinamento extremo do deseño para conseguir unha mínima vantaxe extra do vento e a marea; no seu lugar volveuse bastante dependente da potencia e custo dos motores instalados.
- A segunda gran revolución foi o proxectil explosivo que substituíu a bala de canón maciza que durante séculos fora principalmente o mísil de ferro na guerra naval.

- En terceiro lugar, os barcos foron blindados cunha coraza como primeiro paso cara á súa construción completamente de aceiro.

Como sempre, a defensa debía desenvolverse á vez que a ofensa- e viceversa- por iso o grosor da coraza, co seu consecuente peso, e onde debía colocarse, eran preguntas controvertidas para as que os mariñeiros, e a opinión pública expresada a través da prensa e o Parlamento, buscaban a mellor resposta. Era un problema insólito e a resposta non era fácil de atopar. A colocación do peso no casco dun barco e o seu efecto nas súas calidades como navío son moi importantes e deben ser coidadosamente estudadas en calquera deseño de barco.

Unha loita por ter razón

É neste contexto no que terá lugar unha batalla, esta vez por ter razón, entre James Reed e Cowper Coles.

O primeiro (James Reed) comezou como carpinteiro de barcos moi novo, e con 19 anos foi seleccionado para asistir á Schoool of Mathematics and Naval Construction de Portsmouth. Comezou despois o seu traballo como debuxante de moldes, calculando as formas e curvaturas do casco do barco. Aburrido ao pouco tempo deste traballo e das poucas saídas, comezou a escribir poesía, e rematou por ser editor dunha revista, "The Mechanic's Magazine". No seu tempo libre seguía a deseñar barcos, como unha fragata acoirazada de alta velocidade que presentou ao Almirantazgo en 1854. Aínda que o deseño non foi aceptado, polo menos o nome de James Reed comezou a resoar no lugar. Anos despois, no 59, varios homes adestrados en arquitectura naval, entre eles Reed, crearn a Institution of Naval Architects. Foi desde alí que Reed enviou un segundo deseño para un acoirazado ao Almirantazgo. O deseño tivo éxito, e o Almirantazgo contratou a Reed, e mesmo lle proporcionou un debuxante. Tras varios deseños exitosos que se comenzaron a construir coa supervisión de Reed, en 1863 foille ofrecido o posto de Construtor Xefe. Foi unha decisión conflictiva: era un home moi novo (33 anos) e con pouca experiencia. Os primeiros anos, de 1863 a 1870 non llo puxeron fácil, pois os seus acoirazados non remataban de convencer. A chegada de Coles, o segundo en discordia, ofrecendo un novo deseño revolucionario con torretas xiratorias, foi unha das gotas que colmou o vaso e levou a Reed a renunciar. Con todo, Reed é lembrado como un dos líderes dunha longa lista de barcos de guerra que xogaron papeis moi importantes nas dúas guerras mundiais, e por crear deseños que seguen a verse na actualidade, como o do Devastation, un gran barco navegable sen mastros que presentou en 1869, que contaba coas torretas de Coles montadas diante e detrás nunha superestrutura central e sen camarotes que interferisen no seu disparo.

Cowper Coles, fillo do reverendo John Coles, alistouse na Mariña ao terminar o colexio e aprobou o seu exame para ser oficial superior xa en 1938. Foi ascendendo a tenente, e serviu na Guerra de Crimea a bordo do HMS Agamemnon como tenente axudante de Sir Edumnd Lyons. Tamén estivo na frota cando atacou os fortes rusos de Sebastopol o 17 de outubro de 1854. A comparativa impotencia dunha frota de madeira enorme fronte ao lume das baterías de costa causou unha gran impresión nel. A impotencia de enfrontarse co inimigo nesa situación fíxolle comezar a pensar nunha alternativa para achegar armas pesadas á costa sen ter que levar un armatoste de barco de guerra de tres cubertas, incapaz de navegar en augas pouco profundas.

Xa como comandante do barco de vapor Stromboli, que operaba no Mar Negro, a Coles ocorréuselle a idea de construir unha balsa que puidese levar unha arma de 14 quilos e medio de peso e flotar ata preto da costa. A balsa, bautizada como Lady Nancy, foi construída nunha noite a partir de 29 toneles agrupados dentro dun marco feito de mastros e, cando estivo terminada, medía 13.7 metros de longo e 4.57 metros de ancho. Unha parte estaba cuberta con táboas. A balsa destruíu unha gran cantidade de almacéns rusos; unha explotación que foi aplaudida con gran entusiasmo en Inglaterra.

Alentado por este éxito, Coles mellorou o deseño e fixo unha balsa, sostida sobre barrís baleiros, para que levase unha arma de 4826 kg. Durante a acción, a balsa podía mergullarse parcialmente enchendo algún dos barrís de auga. Nese estado a balsa era tamén a proba de lume en caso de ser alcanzada por un tiro en quente ou por un proxectil; e debido á gran cantidade de barrís utilizados na súa construción era case imposibles de afundir.

Os seus avances admiraron ao contraalmirante Sir Edmund Lyons, que trouxo a Coles de volta a casa e, co apoio do Almirantazgo, fíxoo supervisor de diferentes balsas deseñadas para a guerra. Pero a guerra rematou, e Coles quedou sen traballo. Sen embargo, seguiu deseñando e buscando interesados nos seus proxectos ata que o Superintendente do Porto Real, George Grey, quedou sorprendido polas súas ideas de incluir armas xiratorias en navíos de gran tamaño e llas presentou ao príncipe Albert. A idea de Coles nese momento era un barco de 9200 toneladas con 8 torretas giratorias en liña ao longo do centro da cuberta principal. Ao entregar o bosquexo do seu barco revolucionario, Coles non mostrou onde estaría o aparello do barco. O controlador da Mariña comentou que o aparello interferiría co lume de varias das armas e que para resolver o problema, ou se reducía o número de armas, ou o barco debía facerse moito máis grande para dar máis espazo entre os mastros e as torretas. O primeiro paso foi financiar a construción dunha torreta experimental, que saiu vitoriosa de probas esixentes e foi descrita polo oficial oficial que levaba a cabo as probas como *"unha das máis formidables invencións adaptadas tanto á batalla naval como á defensa costeira que xamais vise"*. Como resultado destes experimentos, o Almirantazgo decidiu seguir adiante coa construción dun acoirazado sen mastros armado con torretas para ser utilizado na defensa costeira, este barco sería o Prince Albert, finalizado en 1866 e que se mantuvo na Mariña durante 33 anos.

O nacemento do Captain

Mentras tanto, en Suecia, un enxeñeiro chamado John Ericsson, concibía un navío acoirazado que estaba prácticamente mergullado salvo pola súa cuberta de ferro con forma de costas de tartaruga, con dous canóns montados nunha torreta cilíndrica que podía virar 360º. Foi bautizado como Monitor, e esa palabra é a que se utilizou desde entón para describir a todos os navíos que seguen os mesmos principios xerais no seu deseño e uso.

O capitán Coles afirmaba que a torreta de Ericsson estaba baseada no seu deseño, e iso enfureceuno. Intentou entón volver a convencer ao Almirantazgo de seguir adiante cos seus deseños. Pero se o Almirantazgo non estaba aínda preparado para experimentar co barco con torreta no transporte marítimo, polo menos deron luz verde a outra das ideas de Coles, a conversión dos barcos de guerra de madeira obsoletos a barcos con torreta sen mastros para a defensa costeira. En este mesmo mes

de abril, a Xunta autorizou o desarmamento dun barco de tres cubertas, o Royal Sovereign, que orixinalmente tiña 131 canóns en 3 capas, e quedou nunha cuberta que levaba catro das torretas de Coles. O Royal Sovereign foi un éxito: o seu comandante, o capitán Sherard Osborn, un antigo amigo de Coles, falou moi ben do seu novo navío. O Royal Sovereign tiña catro torretas, unha con dous canóns e as demais cun por torreta. O éxito das súas probas animou a Coles a adoptar un ton máis forte co Almirantazgo e a chamar a atención sobre as discrepancias que tiña co Xefe de construtores da Mariña, E. J. Reed, quen naturalmente era consultado pola Xunta do Almirantazgo cada vez que había que considerar unha das propostas de Coles.

Ao mesmo tempo que Coles presionaba os seus reclamos sobre o Almirantazgo, recibía un apoio considerable por parte da prensa, que, en xeral, cualificaba a E. J. Reed de deseñador reaccionario, celoso e resistente á calidade obvia de Coles, un talentoso afeccionado. Parece un xuízo inxusto sobre Reed quen, sen dúbida, seguía os seus principios e non era o tipo de home que poñería en perigo a eficiencia da Mariña por un problema persoal.

Os membros do Parlamento tampouco se contiñan na súa defensa das ideas de Coles. Cada ocasión naval na Cámara dos Comúns (ou Lores) conlevaba un cúmulo de discursos críticos cos plans navais do Goberno.

O Goberno decidiu entón levar o conflito a un comité de expertos navais. Este comité, designado en 1865, examinou o plan presentado por Coles para construír un barco cunha torreta para o transporte marítimo. O Comité do Barco Torreta presentou o seu informe ao Almirantazgo o seguinte xuño.

Estaban en contra dun barco que tivese todo o seu armamento nunha única torreta debido a que se esta era inutilizada, o barco quedaría indefenso. Pero houbera tanta controversia co asunto de utilizar un barco con torreta para o transporte marítimo que recomendaron *"debería facerse unha proba concluínte para este sistema nun barco de transporte marítimo"*. O Almirantazgo aceptou a proposta do comité e ordenou ao vicealmirante Sir Spencer Robinson, o Controlador da Mariña, facerlles saber que recomendaba para un barco como ese.

O Controlador, tras discutir o asunto con E. J. Reed, falou cos Lores. Recomendou, entre outras cousas, que a cuberta principal do barco con torreta debía estar polo menos 5 metros por encima do nivel do mar.

Durante o seguinte outubro, a Xunta do Almirantazgo ordenou ao Controlador que preparase deseños para un barco cuxa cuberta debía estar *"a non menos de 4.3 metros por encima da liña de auga"*. As dúas torretas debían colocarse en metade do barco, tan xuntas como fose posible e sen posibilidade de virar 360 graos. Deste xeito os canóns poderían disparar cara adiante, salvo ao castelo de proa, e cara atrás, salvo pola cuberta de popa - de ningunha maneira podían disparar directamente a ningunha das dúas cousas.

O resultado foi o HMS Monarch, deseñado por E. J. Reed, quen nunca dixo estar entusiasmado por este barco e referíase a el simplemente como algo que cumpría os requirimentos establecidos pola Xunta.

Houbo unha considerable cantidade de correspondencia entre Coles e o Controlador antes de que o deseño do barco fose completado; pero a única achega de Coles na obra foi dar detalles sobre os

seus torretas. A responsabilidade do barco era de Reed.

En setembro de 1865, nunha carta a Coles, o Almirantazgo expresaba a súa decisión de deixarlle revisar calquera deseño de barco con torreta para o transporte marítimo.

Os anos de súplica impaciente pero persistente defendendo as súas ideas non foran en balde despois de todo. Coles non perdeu nin un momento. Escribiu inmediatamente a Lairds, de Birkenhead, quen tiña experiencia na construción de barcos con torreta, e prepararon un deseño.

Era para un barco cos laterais a só dous metros e medio por encima da auga, comparado cos 4.26 m do Monarch: o HMS Captain.

E a oposición de Reed

O Captain, deseñado para ser construído cos laterais máis baixos do habitual, aforrou moito peso da parte superior; e deste xeito tamén puido facerse menos ancho que modelos anteriores. Isto é porque canto máis pesado é un barco, maior debe ser o volume da súa cuberta e o consecuente peso da auga desprazada para soportar o peso do casco. A figura máis fina do Captain tamén significou que podía ser impulsado por motores máis pequenos- 900 cabalos.

Tras un primeiro informe non moi crítico de parte de Reed, o 23 de xullo de 1866, Coles recibiu a tan esperada aprobación oficial. Mentres tanto, E. J. Reed estaba a examinar os plans do barco máis coidadosamente, tal e como lle ordenaba a Xunta do Almirantazgo. Fixo un informe máis ponderado no que sinalou que como a supervisión do Almirantazgo sería limitada á calidade dos materiais e a man de obra, era posible que os arranxos estruturais do casco non fosen estar á altura á que el insistiría que estivesen. Era simplemente un aviso xeral- podería considerarse unha exención de responsabilidades para si mesmo.

Reed escribiu: *"Paréceme que o deseño do casco faise un pouco pesado nalgunhas partes e o peso permitido é apenas suficiente, e se algunha das miñas suxerencias levase a un aumento de peso podería permitirse unha transferencia a este departamento dunha responsabilidade que non lle pertence, no caso de que o barco quede demasiado mergullado".. "Tamén parece recomendable,"* escribiu Reed, *"que se chame a súa atención (a dos seus lores) cara á probable posición do centro de gravidade no que respecta a a altura. No meu informe preliminar non expresei dúbidas con respecto á estabilidade do barco, pero investigando o tema descubrín que o centro de gravidade do barco está situado máis alto do que parecería probable a primeira vista, e aconsellaría que se lles pida encarecidamente aos señores Lairds que cumprisen neste punto, especialmente xa que se propón estender unha gran superficie de lona sobre o Captain"*.

O Almirantazgo transmitiu estes avisos sobre o peso e o centro de gravidade a Lairds, quen respondeu que considerara coidadosamente estes puntos *"e non temos razón para temer que o navío non vaia a ter a estabilidade necesaria"*.

Tras máis correspondencia con Lairds e entrevistas con Coles, o Almirantazgo tratou de que o inventor aceptase, xunto cos construtores, a responsabilidade ao completo do novo barco. Coles tería os mesmos poderes de supervisión que o Controlador da Mariña tiña para supervisar a construción de barcos deseñados polo seu departamento en estaleiros privados.

O traballo levouse a cabo sen ningún problema serio. Pero o 2 de maio de 1867, o Controlador deixou bastante claro que o seu departamento non ía verse envolvido en ningunha responsabilidade polo éxito ou fracaso do deseño.

Cara a finais de 1868, durante a súa construción, un terzo dos personaxes principais da historia do Captain entraron en escena. Por petición especial do capitán Coles, o capitán Hugh Talbot Burgoyne, V. C., foi nomeado ao mando do novo barco e enviado a Birkenhead para estar presente durante as etapas finais da súa construción.

O 27 de marzo de 1869, sacouse ao Captain do dique seco. En xuño, a muller de John Laird levou a cabo o bautizo do barco, estalando a tradicional botella de viño contra o espolón do barco e desexándolle boa sorte. O primeiro lord do Almirantazgo, nese momento H. C. E. Childers, estaba entre a gran multitude de personalidades e turistas que observaron como o barco saía á boia lentamente mentres a banda de Lairds tocaba a música adecuada. Os visitantes máis notables foron levados a bordo do barco, que tiña o vapor en funcionamento, e viron as torretas virar manualmente e mediante vapor. Tamén viron os motores funcionando. Foi un día de eloxios e curiosidade cortés. Coles non puido atender á cerimonia: pero F. K. Barnes, o construtor asistente, estivo alí, e só uns poucos, como el, intercambiaron miradas serias cando notaron que o barco estaba claramente máis afundido do que planearan

Cando E. J. Reed remitiu o informe de Barnes á Xunta, sinalou que os cálculos de Barnes estaban baseados no estimado orixinal de Coles dunha tripulación de 400 homes, mentres que o Almirantazgo pretendía que fosen 500. Reed estimou que eses home adicionais aumentarían o peso nunhas 50 toneladas, afundindo o barco outros 8.31 centímetros e reducindo a altura da cuberta superior a uns 2,07 metros por encima da auga. O 24 de febreiro de 1870, Lairds escribiu unha carta ao Almirantazgo que ocuparía un lugar destacado na investigación do desastre. Parecía entrever certa inquietude por parte dos construtores e animaba a facer probas poñendo pesos nos laterais do barco para calcular a súa estabilidade. Reed aconsellou á Xunta do Almirantazgo que levase a cabo o experimento de inclinación cando houbese unha oportunidade adecuada e o tempo estivese en calma. Tras as probas, o señor Barnes informou o 5 de marzo de 1870 *"o barco estará seguro, como mínimo, 56 centímetros máis mergullado do que planearon os deseñadores. Esta gran diferenza do que estaba previsto no contrato do barco, expón a pregunta de se o barco debería ser aceptado nestas condicións polos seus lores"*.

Entón xurdiu a pregunta: cumprira Laird o contrato ao construir o barco cunha diferencia de altura de francobordo tan importante con respecto ao plan orixinal? Aínda que o Almirantazgo mostrou certa desconfianza, retendo o último pago polo traballo, o 2 de setembro de 1870, cando parecía que o Captain demostrara ser digno de sucar os mares, deu a súa autorización.

As probas

O Captain tivo as súas probas de vapor en marzo de 1870, e Coles estivo a bordo para o percorrido habitual dunha milla medida. A súa velocidade media era de 14.239 nós. Foi un resultado moi satisfactorio, mellor do que se esperaba dela e moito mellor do que algunhas das críticas predixeran. De feito, a súa velocidade media era case igual á do Monarch, pero era un barco máis grande- 5102 toneladas en comparación ás 4272 do Captain .

O HMS Captain foi posto en marcha en Portsmouth o sábado 30 de abril. Por casualidades do destino, a bandeira foi ziada do revés a primeira vez que se izou- o que normalmente é unha sinal de socorro. Notaron pronto o mal presaxio e puxeron a bandeira ao dereito; pero poucas veces un símbolo de mala sorte foi tan tráxicamente cumprido.

O Captain partiu uns días máis tarde co Monarch e o Volage para atoparse coa frota da Canle- baixo o mando do vicealmirante Sir Thomas Symonds. Coles ía a bordo do Captain por invitación do Almirantazgo.

Na noite do 29 de maio, o escuadrón navegou por un forte vendaval e unha gran ondada. James May (o único oficial que sobreviviría á catástrofe posterior) rememorou: *"Estiven en cuberta varias veces durante a noite vixiando o comportamento do barco durante o seu primeiro vendaval. Cada vez que subía, vía ao capitán Burgoyne nalgún lugar da cuberta coa súa chaqueta de traballo de sempre posta. Esta chaqueta, cuxa antigüidade se descoñecía, era sempre sinal de traballo, e poucos, se é que había algún, sabían como traballar mellor que el"*. May tivo varias conversacións con Burgoyne esa noite sobre o comportamento do barco. Burgoyne preguntoulle ao artilleiro que opinaba. May dixo: *"Penso que é totalmente seguro e se aguanta este tempo aguantará o que sexa"*. E aguantouno.

Esta primeira viaxe polo mar no Captain deu a Coles moita máis confianza na estabilidade do barco a vela, e mesmo dixo que podería ir máis rápido que calquera outro barco da Frota.

O Captain fixo a súa segunda travesía, só esta vez, a Vigo e volta o 6 de xullo e o 27 de xullo de 1870. Coles, que unha vez máis se atopaba a bordo, preguntou ao Almirantazgo se podía ir tamén na súa terceira travesía o seguinte mes para buscar formas de mellorar as súas calidades de navegación. O Captain partiu unha vez máis o 4 de agosto cun escuadrón baixo o mando do vicealmirante Sen Hastings Yelverton, para unirse á Frota do Mediterráneo, baixo o mando do almirante Sir Alexander Milne, en Xibraltar.

O Captain tamén incorporaba outra invención do capitán Coles- os mastros de trípode. No canto de levar unha masa de obenques e outros aparellos ata o bordo da cuberta, onde nun barco con torreta tamén interferiría co lume dos canóns, Coles substituíuno por tres tubos de ferro que formaban un forte e bastante discreto trípode para soster cada mastro. O mastro de trípode foi moi utilizado pola mariña francesa pero non demasiado en Gran Bretaña, onde xurdiu a idea. A redución de aparellos a cada lado dos mastros permitía que as velas puidesen inclinarse máis cara á proa e cara á popa, dando certa vantaxe á hora de virar e navegar máis preto da dirección do vento. Tamén implicaba maior resistencia á forza do vento, facendo que o barco se balancease máis. Isto tamén puido contribuír ao afundimento de Captain.

O afundimento

O almirante Sir Alexander Milne estaba na ponte de mando do HMS Captain co seu comandante, o capitán Hugh Burgoyne e o capitán Cowper Phipps Coles. Era a tarde do 6 de setembro de 1870, o último día á boia para o navío maldito, e o almirante estivera inspeccionando o barco todo o día.

O Captain estaba escorado 12 graos a estribor e unha lixeira ondada chocaba na súa amura de estribor mentres se abría paso cara o norte co resto da frota de regreso a casa. O canón de estribor estaba ao nivel da auga e o mar bañaba a cuberta en toda a súa extensión, chocando contra a torreta de popa a unha profundidade duns 46 ou 61 centímetros.

Eran as cinco e media da tarde e o ceo empezaba a escurecer ao oeste, ameazando con algo peor que a fresca brisa que enchía as velas naquel momento. A ondada estaba a aumentar. O capitán Burgoyne estaba a mirar ao seu ao redor todo o tempo, fixándose na colocación das velas, o son do vento ao atravesar os aparellos, o tacto da cuberta baixo os seus pés.

O Captain balanceábase amodo pola ondada. Cada vez que mergullaba a súa borda de sotavento no mar e volvía emerxer recollía toneladas de auga, que despois caían en forma de fervenza polo lateral cando o barco se alzaba. O artilleiro James May, destinado á idade de 36 anos a ser o único oficial sobrevivente da tripulación sete horas despois, estaba preto do trípode do mastro principal e sorría mentres observaba e especulaba sobre o interese do almirante polo comportamento do barco.

Toda a tripulación notara que o barco se alzaba máis lentamente tras mergullar a súa borda, debido parcialmente ao inmenso peso da auga que levantaba; pero ninguén viu ningún perigo niso, nin sospeitaban de ningún outro motivo para esa lentitude. Os oficiais bautizaron á fervenza que se formaba no bordo da cuberta “as novas cataratas do Niágara”, e era unha norma do barco que ninguén debía quedar na cuberta principal se o tempo era malo.

O Captain tiña o que se coñecía como furacán, ou cuberta voadora. Isto era unha plataforma situada sobre as torretas pero sen contacto con elas, estendíase ao longo do barco conectando o castelo de proa coa popa. Non era tan ancha como a cuberta principal, a través da cal xurdían as torretas, e o seu único propósito era proporcionar un lugar desde o que os homes puidesen manexar as cabos mentres se navegaba, e para deixar a cuberta principal libre de calquera cousa que puidese obstruir o lume dos canóns. Sobre a cuberta voadora, non había máis que o espazo xusto para que a tripulación manexase as velas, había tamén tres barcos estibados ao longo, un dentro doutro, entre a cheminea e o trinquete. Parece, e ata a data sempre se aceptou, que durante a tarde, como parte das preparacións xerais para o empeoramento do tempo, ás tripulacións dos barcos especificóuselles que amarrasen e asegurasen os barcos da cuberta voadora. Xusto cando este labor empezaba, asubiaron ao vixía para que acurtase a vela a medida que o vento aumentaba rapidamente en forza.

O artilleiro May fixo as súas roldas nocturnas habituais, todos os departamentos do barco estaban en orde e o comité de roldas despediuse pola cuberta de popa.

Ás nove e media da noite, May, como era habitual, foi á cuberta superior para mirar o tempo antes de irse á cama. Había unha forte brisa soprando cando saíu á inclinada cuberta superior. Unha lixeira choiva caía de lado. O comandante de estado maior Grant, oficial de navegación, virouse ao oír chegar a May e asentiulle a modo de saúdo.

“Aínda sopra”, dixo May.

“Teremos unha noite escura, May, e será mala para min”, respondeu Grant.

O tempo empeorou de forma constante, o vento alcanzou a forza dun vendaval e ocasionalmente

houbo borrascas de gran velocidade.

A bordo do Captain, é probable que o oficial da vixilia tentase con todas as súas forzas manter a posición só a vela, xa que as calidades do barco a vela estaban a ser postas a proba, e utilizar o vapor sería, ata certo punto, quedar mal diante do resto do escuadrón. O libro de orde nocturna do capitán Burgoyne, que estaba para guiar ao oficial que estivese de vixilancia, sinalaba que era redundante tanto para a reputación do Burgoyne como para a de cada oficial de vixilancia, que o barco debía manter a súa posición, tanto como fose posible, unicamente a vela.

O artilleiro James May durmiu profundamente ata a medianoite, cando cambiaron as gardas. Os sons molestaron a May. Mentres estaba tombado na súa cama sentiu o abalo do barco e pensou nos canóns e as súas ataduras. Estaban ben ás oito e media, pero estábano agora, tres horas e media despois- con este tempo? Levantouse e vestiuse co seu pixama. Isto, posiblemente, salvoulle a vida. Outro incidente que fixo posible a supervivencia de 18 membros da tripulación estaba a ter lugar ao mesmo tempo que May era espertado polo estrépito do cambio de garda. Un mariñeiro que estaba a durmir, Thomas Kernan, de 21 anos, non sabía nadar e tíñalle pánico ao comportamiento que estaba a ter o barco. Aínda que sabía que podía enfrontarse a unha corte marcial polo que estaba a facer, aproveitando a confusión da cuberta desatou unha das lanchas da cuberta voadora.

Mentres, May seguía examinando os canóns. Para chegar do farol colgante á torreta de popa, May só tiña que camiñar uns poucos pasos a través da cuberta inferior para entrar á torreta que estaba alí por estribor, no mesmo lado que o seu camarote. Por algún motivo, no canto diso, cruzou a cuberta cara a babor e entrou na torreta desde esa dirección. Como o barco estaba a navegar a vela, tamén tivo que camiñar pola costa permanente da cuberta para alcanzar a entrada ao lado de babor: pero aínda así o fixo- e salvou a súa vida.

Parece que o capitán Burgoyne subiu á ponte pouca despois da medianoite e comezou a dar ordes. O efecto destas ordes, se se cumpriran a tempo, sería deixar que as velas voasen libres liberando a presión do perigoso vento que estaba aos poucos envorcando o barco. Pero era demasiado tarde. Na torreta de popa James May estaba agachado axitando unha das cadeas do canón: estaba bastante firmes. Pero mentres a axitaba sentiu o barco sacudirse polo golpe dunha onda. A cuberta inclinouse ata un ángulo que el nunca experimentara antes- e foi aos poucos a máis, cada vez máis pronunciado ata que foi obvio que o barco non podería recuperarse. O mariñeiro Charles Tregenna acababa de subir á cuberta e estaba tentando arriar a vela, pero cando viu que non era posible, escapou cara a parte alta do barco e camiñou sobre el mentras daba a volta. David Dryburgh tamén levou a cabo esta fazaña. O oficial artilleiro Ellis agarrouse a unha reixa tentando salvarse, e pese a que as lanchas pasaron por riba del sumerxíndoo, foi capaz de emerxer e ir ata unha das lanchas salvavidas. Poucos máis sobreviviron.

Mentres, unha caldeira explotou. Do que sucedeu nas partes baixas do barco pode especularse con bastante certeza. Ou ben as caldeiras se separaron esmagando a todos, ou o vapor e a auga fervendo escaparon mentres os fornos cuspían lumes cara o interior do barco. Unha traxedia. Os que conseguiron saltar ao mar non correron mellores sortes. Moitos non sabían nadar, as ondas eran bravas, e as lanchas escasas. Tregenna e Dryburgh conseguiron subirse a unha delas, á que se aferraban outros seis homes.

Mentres se amontoaban no bote, só uns minutos tras envorcar o barco, viron a proa do Captain saíndo verticalmente das ondas mentres comezaba a súa viaxe ao fondo. Os últimos metros do

extremo da proa do Captain afundíronse e o barco desapareceu baixo a superficie.

A este desastre, seguírono minutos moi duros. Outros mariñeiros pelexaban contra as ondas ou se agarraban aos restos flotantes do barco. A lancha recolleu a algún, e tentou salvar tamén a Burgoyne, que, acompañado por John Heard, resistía agarrado a un dos restos. Sen embargo, no último momento, Burgoyne díxolle a Heard que se salvase el, e deixouse levar pola corrente.

Na lancha, May, como o oficial de maior gradación e o único sobrevivente, tiña decisións que tomar de forma urxente. O bote aberto por arriba ofrecía escasas opcións de supervivencia neste tipo de tempo, e iso só se era manexado de forma correcta -e rapidamente. Había 19 homes a bordo, incluíndo a May. Quedaban nove remos no bote. O cabo de mariñeiría Tregenna, un home de vasta experiencia, colleu un e usouno como remo de dirección na popa para manter á lancha de fronte ao vento. May deu as súas ordes rapidamente. *"Veña raparigos: tirade todo aparello solto pola borda. Algúns de vós, seguide achicando"*.

Mentres tentaban sobrevivir na lancha, un dos mariñeiros foi arrancado desta por unha onda. Outros xacían tombados na lancha sen forzas ou semiinconscientes polo frío e pola auga que tragaran.

Sobre as 3 da mañá o tempo mostraba sinais de mellora. As nubes que fixeran da noite unha tan escura, fóronse disolvendo. May mirou cara arriba, viu a Estrela do Norte á esquerda e soubo que debían estar a ir aproximadamente cara ao Cabo Fisterra, case ao leste. En canto o primeiro berro de "luz á fronte" foi proferido, todos os ollos se viraron cara a luz, que esperaban que fose Fisterra. Con algo de esperanza, todos os homes dobregaron os esforzos ao remo.

Parecía que os seus problemas estaban case acabados. Pero apenas empezaran a sentirse aliviados os sobreviventes cando o vento cambiou de súpeto cara ao noroeste, soprando forte outra vez desde esa dirección.

May observou o ceo do leste volverse gradualmente gris pálido e despois brillar tenuemente desde algún lugar por encima do mar mentres os primeiros presaxios dourados do amencer aparecían no horizonte. Chegou un novo día: un día que só unhas horas antes apenas tiñan esperanzas de ver, May viu o cabo de Fisterra xusto diante deles.

O tempo mellorou a medida que o sol se elevaba. A tormenta foise afastando ata que o único rastro que quedaba dela era a intensa ondada do suroeste que axudou ao barco para chegar á beira. A terra parecía estar a pouco menos de seis quilómetros e medio. May daría calquera cousa por unha vela para alixeirar o traballo dos remeiros. Tentaron facer varias velas improvisadas. Partiron dúas cubertas de barca e atáronas con fíos de corda. A vela improvisada foi estendida entre as dúas picas de abordaxe: axudou un pouco. Cortaron outros anacos de tea para facerse gorras, xa que só tres dos homes na barca conservaban os seus chapeus, e aqueles coa cabeza ao descuberto empezaban a notar a calor do sol. Ellis propuxo cortar tea tamén para cubrirse os pés, xa que aqueles sen zapatos necesitarían algo sobre o que camiñar cando chegasen a terra. A May pareceulle unha boa idea; e, polo menos, mantiña ocupados a aqueles que non estaban a remar agora que non había perigo de que a barca naufragase.

A medida que aumentaba a calor da mañá empezaron a estar sedentos, xa que fóra dun dos homes, Thomas Kernan, todos estiveran no mar e tragaran bastante auga salgada antes de alcanzar a lancha.

Era case mediodía cando pasaron polo cabo de Fisterra, contra o que as ondas chocaban a gran altura. Só se pode imaxinar o que pensou o farero do bote aberto que chegaba do mar; pero alzou a bandeira española mentres os sobreviventes pasaban o cabo. Seguiron navegando cara ao sur, paralelos á costa, ata que alcanzaron o centro da baía de Corcubión. Pronto, no lado de babor, divisaron o cume dun edificio de tellas vermellas que resultou ser a igrexa do pobo de Fisterra. Viraron cara ao leste outra vez, rumbo á beira, e pronto todo o pobo estivo á vista. Mentres se achegaban á praia, un barco con dous homes partiu para atoparse con eles e remolcounos ata unha pequena cala entre dúas grandes rochas, onde puideron encallar facilmente o bote. Pronto algúns veciños lles trouxeron viño e comida.

En canto pisou a beira, May volveu centrarse no seu deber. Era a súa responsabilidade levar a noticia da perda do barco ao Almirantazgo tan pronto como lle fose posible. Preguntou polo consulado británico, o capitán do porto respondeu que había un en Corcubión e que pronto se reuniría con el. Despois de varias horas de espera, e tras falar con un policía, May reuniu aos seus homes e partiron cara Corcubión caminando. O camiño levounos a través da praia da baía de Corcubión e máis aló da nave de curación de peixe. O curador saíu cando pasaban por diante e aconselloulles non seguir avanzando esa noite xa que os camiños eran moi malos. Ofreceulles acubillo para a noite. Sen dúbida unha nave de curación de peixe non sería o sitio ideal onde pasar a noite, pero May tiña outros motivos para non querer perder tempo.

As diversas descricións que oíran sobre o camiño que tiñan por diante non eran esaxeracións - *"case tan duro como o mar que atravesaramos durante a noite"* foi a descrición do propio May. A marcha empeorou ao chegar a escuridade e May empezou a exporse se ían ter que durmir na dura maleza do campo que os rodeaba. Tiñan por diante varios kilómetros que cubrir, exhaustos e cos pes descalzos. Polo camiño, un veciño ofreceulles unha mula que montou May.

Ao chegar, xa entrada a noite, a Corcubión, descubriron que o cónsul británico saira esa noite, pero enviáronlle un mensaxeiro ao cónsul da Coruña con noticias do desastre. Os oficiais locais coidaron dos sobreviventes, déronlles roupa, comida e aloxamento para a noite. A mañá seguinte, o 8 de setembro de 1870, o vicecónsul británico volveu a Corcubión e enviou xente a Fisterra a polo bote dos sobreviventes. May empezou o seu primeiro informe oficial sobre a perda do barco. Describindo brevemente a súa propia escapada, concluíu: *"Creo que é posible que haxa máis sobreviventes nalgúns dos outros barcos. Estamos todos baixo o coidado do vicecónsul, en bo estado de saúde, pero algúns moi magullados. Os botes do barco da súa Maxestade, o Monarch, acaban de chegar baixo o mando do tenente Arundel para levarnos a bordo do barco. Espero estar pronto en Inglaterra para dar un testemuño máis detallado sobre esta triste catástrofe"*.

May equivocábase ao pensar que podía haber outros sobreviventes. El e os seus 17 homes eran todo o que quedaba. En certo xeito era irónico que os botes do Monarch, o barco de E. J. Reed rival do Captain, fosen os que levasen ao equipo de rescate a Corcubión e fixesen o primeiro contacto cos sobreviventes.

Mentres May e os demais sobreviventes navegaban de volta a casa no Volage, un país aparvado esperaba máis noticias. Durante os primeiros días o Almirantazgo recibiu vintenas de telegramas de parentes ansiosos a quen só podían responder: un oficial e 17 homes están a salvo.

O 9 de setembro chegou a alegría a algunhas casas en forma de telegrama desde Xibraltar informando de que algúns integrantes da tripulación do Captain foran transferidos a outros barcos

antes de que este navegase coa frota.

A corte marcial

A corte marcial ordenada para xulgar ao artilleiro James May e aos 17 sobreviventes reuniuse a bordo do HMS Duke of Wellington no peirao de Portsmouth, o martes, 27 de setembro de 1870. Era un evento polo cal todo o país estivera esperando e polo que a prensa se atopaba moi interesada. Pode soar algo duro a oídos civís que, pasando a dura experiencia que sufriran, Mr. May e os demais fosen ser agora xulgados. De feito, non era un xuízo no sentido xeral da palabra. Está claro que se os feitos probasen que se May ou os seus homes se comportaran con covardía, de forma neglixente, ou de forma na que non debería comportarse un mariñeiro no momento do desastre, habería castigos. Pero esta corte marcial era máis para indagar sobre a morte do barco, e incidentemente, duns 500 homes.

Era unha corte formidable a cal incluía oficiais que comandaran outros navíos na frota a noite que o Captain foi a pique.

As primeiras probas tiñan que ver coas historias individuais dos sobreviventes, comezando co informe orixinal de Mr. May, escrito na habitación en Corcubión, España, o día tras o desastre. Este contaba en breves e gráficas frases a perda do buque. Unha segunda declaración de May, dando poucos detalles máis, tamén foi lida.

May tiña unha gran responsabilidade como único oficial sobrevivente e un home cuxa intelixencia fora probada polo seu ascenso a través das filas do servizo. A súa era unha opinión que se consideraría de gran importancia. As súas respostas ás preguntas dos expertos eran sinxelas e directas. Se un mariñeiro da experiencia de May admitía que os homes estaban “bastante apertados” cando traballaban na plataforma estreita sobre a cuberta principal, entón é probable que as condicións alí nunha emerxencia do barco e o clima imposibilitasen eliminar tensión rapidamente ao buque sinistrado.

Suboficiais, mariñeiros e raparigos, o resto dos sobreviventes, cada un contou as súas historias persoais de fuga, incluíndo a fantástica supervivencia de David Dryburgh, A. B. O capitán da posición de vixía Lewis Werry contou os últimos momentos de Burgoyne e dos mariñeiros que permaneceron na pinaza envorcada e non puideron alcanzar a lancha.

Parecía, a partir do testemuño de James Ellis, o axudante de artilleiro, que a primeira garda baixara antes de que a garda do medio estivese en cuberta para a substitución formal, pero isto non era particularmente inusual, se non estritamente de acordo coas regulacións.

A imaxe do que sucedeu esa noite estaba a emerxer con bastante claridade; pero a tarefa do tribunal era tentar pescudar por que sucedeu. Varios oficiais doutros barcos da frota, aínda que coincidiron en que o tempo fora moi malo, foron unánimes na súa opinión de que os seus propios barcos nunca estiveron baixo o máis mínimo perigo. A trixésima testemuña que se chamou foi o tenente Ernest Rice, quen estivera con Sir Spencer co controlador da Armada, o vicealmirante Robinson, a bordo do Monarch durante o primeiro cruceiro de proba co Captain o anterior maio. Rice presentara un informe sobre as observacións que realizara durante o cruceiro.

O presidente citou: *"O Captain non pareceu subir aos mares tan rápido como o Monarch e o 11 e 12 de maio unha gran cantidade de auga derramouse sobre a súa cuberta principal e contra a torreta. O Captain tivo a aparencia de de un barco sobrecargado. O Capitán non é un barco que deba presionarse coas velas. Unha escora de 14 graos levaría a súa borda á auga e desde ese punto, por suposto, a súa estabilidade diminuiría moi rapidamente"*.

O tribunal sabía agora, aínda que aínda non se obtivo formalmente como proba, que o Captain era un buque perigoso se se lle permitía virar demasiado en condicións nas que podería verse sometida a unha nova e repentina sacudida polo vento ou as ondas. Isto agora era de coñecemento común nos círculos navais. Pero o punto que había que aclarar era, consideraba o capitán Burgoyne este perigo como un feito?

Aquela noite chamouse aos oficiais doutros barcos da frota e preguntóuselles sobre o tempo, a cantidade de velas que levaban e se tiñan algunha dúbida sobre a seguridade dos seus barcos nas condicións imperantes. Sen excepción confirmaron, que aínda que era unha noite axitada, non había perigo. Pero varios barcos reduciran a vela máis do que se considerou necesario no Captain.

Con cada testemuña experta creábase e reforzábase a impresión de que o Captain levaba algo máis de vela do que era prudente dadas as circunstancias. Pero mesmo se isto fose así e o orgullo polo novo barco impulsase aos seus oficiais a desafiar o vento, nun barco do seu tamaño as velas deberían romperse antes de que puidesen soportar a presión do vento suficiente para facer que o barco se envorcase.

Dado que, coa excepción de May, quen, como artilleiro, non participaría moito na conversación cos oficiais de navegación, todos os oficiais estaban mortos, o tribunal tivo que confiar no recordo do que dixeran en varias ocasións para lanzar luz. sobre o que pensaban do seu barco.

Unha importante testemuña experta foi o señor W. B. Robinson, mestre calafate e enxeñeiro do Estaleiro Real, en Portsmouth. Robinson estivera a cargo da instalación de equipo no barco antes de que partise na súa primeira travesía o 10 de maio de 1870. Era alguén a quen a xunta podía preguntar sobre os aspectos técnicos dos que foran informados polo Almirantazgo.

Un dos documentos que entregaron á xunta foi un diagrama que mostraba a variable estabilidade, ou resistencia a ser envorcado, que o Captain tiña desde varios ángulos. Chamábase curva de estabilidade. Arredor disto xurdiron varias preguntas: *"O ángulo ao que a cuberta estaría mergullada sería de 14º, e o ángulo máximo de estabilidade sería seis graos máis, o que fai 20º, e perde por completo a súa estabilidade cando é inclinada a 40º. Consideraba que un barco coa estabilidade descrita era apto para enviar a navegar?". "Era capaz de confirmar se os cálculos oportunos se facían sempre no Departamento de Construción do Almirantazgo?".* Robinson respondeu á primeira que non, non recomendaría esa configuración para un barco coma o Captain sen saber todos os detalles da súa construcción. Da segunda, dixo non estar informado (a resposta de Robinson podía comprometer á Administración Pública!).

O capitán John Edmund Commerell, receptor da Cruz Vitoria, a cargo do Monarch, faloulle á xunta sobre as *"conversacións frecuentes que tiña co capitán Burgoyne e o capitán Coles respecto da navegabilidade do Captain. Dous días despois de chegar a Vigo, o capitán Coles, en presenza do capitán Burgoyne, non discrepou, expresoume a confianza infinita que tiña na estabilidade do Captain, e dixo que máis aló de certo punto non podía envorcar. O capitán Coles directamente ríase*

ante a posibilidade de que envorcase. Eu tiña motivos para pensar por frecuentes conversacións anteriores que o capitán Burgoyne pensou que o barco estaba sobrecargado pero, debido ás súas últimas probas, a súa mente tranquilizouse respecto a ese tema".

Tamén saiu a pregunta de se fora axeitado despregar as velas, en vez de arriarlas e funcionar con vapor, pero Commerell confirmou que o Captain aguantara tormentas antes, e que por tanto Burgoyne non tiña motivos para saltar as normas.

A xunta centrouse entón nos arranxos de emerxencia a bordo do Captain para recoller as velas. Chamaron a varios dos sobreviventes e preguntáronlles sobre o xeito de proceder, e se sabían onde estaban gardadas as machadas do contramaestre. A importancia desta pregunta é que durante unha emerxencia, cando as velas poida que teñan que ser soltadas rapidamente para liberar ao barco da presión do vento, a única forma de facelo ao instante é cortar as cordas que suxeitan as velas cunha machada ou coitelo.

Non había ordes específicas do Almirantazgo de que os homes tivesen que estar preparados para este propósito pero, como sempre, había unha instrución permanente do Almirantazgo de que os oficiais deben vixiar que os seus barcos non estean en perigo polas borrascas ou os refachos de vento súbitas. Isto poñía a responsabilidade de emprender a acción que considerasen correcta para a salvaguardia dun barco segundo as súas circunstancias particulares de vento e clima sobre comandantes e oficiais de garda de forma individual.

Parecía que ninguén estaba preto das cordas, preparado para cortalas, na noite do desastre. Pero isto só significaba que ninguén con autoridade a bordo previu a posibilidade de tomar medidas desesperadas para salvar o barco. As velas do Captain non se cortaron a tempo porque a orde, cando se deu, deuse demasiado tarde.

O interese acelerouse cando Nathaniel Barnaby, presidente do Consello de Construción, tomou o seu lugar para dar testemuño. Barnaby, un dos asistentes de E.J. Reed.

Barnaby dixo ao tribunal que Lairds solicitara ao Almirantazgo que se determinase o centro de gravidade do Captain, inclinando o barco, o 24 de febreiro de 1870 e que a proba se realizou finalmente o 29 de xullo "Por que se produciu este atraso? " preguntou o presidente.

"O motivo da demora explícase en parte na resposta das súas Señorías do 26 de febreiro á carta dos señores Lairds, na que dicían: 'Tomaranse medidas para determinar a altura vertical do centro de gravidade do Captain cando se presente unha oportunidade, e o tempo estea calmo".

"Cales son os feitos en canto á estabilidade do barco, calculada posteriormente ao 29 de xullo, o día en que se inclinou o barco?".

"Descubriuse que o centro de gravidade do barco estaba situado a unha profundidade por baixo da auga de case un metro, en realidade uns 88 centímetros, e determinouse que a distancia entre ese centro e o metacentro era duns 79 centímetros".

Isto era un feito vital, posto en evidencia por primeira vez.

"Informouse o capitán do barco destes feitos?", preguntou o Presidente.

"Os cálculos non se completaron, e nós mesmos non coñeciamos a posición do centro de gravidade

ata o 23 de agosto, xa que o barco partiu no seu terceiro e último cruceiro o 4 de agosto ".

O tribunal sentou absorto mentres este funcionario relativamente descoñecido contaba en termos prácticos os importantes descubrimentos que fixera sobre o deseño de barcos. Barnaby levara a cabo a primeira investigación realizada sobre os factores de estabilidade involucrados ao colocar mastros en barcos de costados baixos.

Os cálculos aos que se refería Barnaby mostraban que cando o bordo da cuberta dun barco de costa baixa estaba asolagado e continuaba escorando, a máxima estabilidade ou forza adrizante do buque pronto se alcanzaba, e por tanto diminuía rapidamente ata que o navío perdía toda posibilidade de recuperarse. Pero isto seguiu sendo pouco máis que unha teoría interesante ata que a perda do Captain puxo de manifesto todo o seu significado.

Chegados a este punto, o Capitán Commerell, V. C., buscou responsabilizar a E. J. Reed por non advertir aos oficiais do Captain dos feitos sobre a estabilidade do barco. Reed debía declarar ante o tribunal el mesmo máis tarde pero, mentres tanto, Barnaby fíxose cargo da súa reputación.

A caída dos irmáns Laird

De entre os centos que se lamentaban pola perda dos seus seres queridos no desastre do Captain, e aqueles que dubidaban sobre o papel que tiveron persuadindo ao Almirantazgo para que o construíse, había dous homes para quen a perda do barco tamén significou a perda da súa reputación- William e Henry Laird, os irmáns que continuaron en Birkenhead o negocio familiar de construción de barcos. William Laird presentouse ante a Xunta para contar a súa historia.

Dixo que nunca antes construíran un barco tan grande de deseño como o do Captain, nin un coa característica especial dunha cuberta superior sobre a principal para manexar as velas. Fixeron cálculos aproximados para determinar o centro de gravidade do barco en 1866 en base ao deseño, e realizaron uns cálculos máis completos despois de terminar o barco en xaneiro de 1870.

Fixéronse outros cálculos sobre a súa estabilidade supoñendo que o barco estivese en diferentes ángulos hipotéticos, pero non houbo ningún resultado que os alarmase neles. Nunca se suxeriu que os Laird fosen os responsables, pola súa metodoloxía, do inherente defecto do barco, aínda que houbo moitas preguntas sobre os seus procedementos en Birkenhead.

Non foi porque lles axexase algunha dúbida sobre a estabilidade do Captain, senón, máis ben, por puro interese científico polo que Lairds escribiu a Coles sobre o asunto. A resposta de Coles mostraba o ansioso que estaba por sacar o barco para navegar e gozar do momento en que estivera traballando e para o que estivera esperando durante unha década; o día no que un barco deseñado expresamente para levar os seus torretas giratorias partise e probase ser igual e mellor que calquera outro barco da Mariña Británica- ou de calquera outra mariña.

As numerosas cartas intercambiadas entre os Lairds e Coles e o propio Almirantazgo foron tamén unha proba moi relevante na corte marcial. Podemos destacar fragmentos como os que seguen:

Do Almirantazgo. *"É apropiado que sexa consciente de que o seu deseño, nos seus detalles estruturais, non é totalmente satisfactorio para os seus lores… o casco parece ter un deseño algo pesado nalgunhas zonas e o peso permitido para isto é apenas suficiente. Non parece terse en conta*

o peso dos motores que moven os cabrestantes e as torretas. É moi recomendable que estean meticulosamente satisfeitos en canto ao peso e a posición do centro de gravidade, o cal nun barco tan blindado e chapado, probablemente sexa alto…".

En resposta a isto Laird escribiu: *"O deseño que propuxemos en asociación co capitán Coles, ten a nosa completa aprobación… e estamos dispostos a aceptar, xunto ao capitán Coles, a conxunta responsabilidade de recomendar aos seus lores o construír un navío segundo os plans entregados… Non nos opoñemos a que o traballo se leve a cabo baixo inspección un oficial do Almirantazgo, baixo as condicións establecidas, dita inspección non nos exime da responsabilidade dos detalles da construción… Consideramos coidadosamente a posición do centro de gravidade e a disposición dos pesos, e non temos motivos para temer que o barco sexa deficiente en canto á estabilidade necesaria"*.

As palabras finais de J. Reed

Era case coma se un instintivo sentido do dramático fixese que o tribunal deixase para o final á súa testemuña máis interesante; pois agora viña E. J. Reed, ex Construtor Xefe da Mariña, a testemuña 56 e o home que demostrara trágicamente que tiña razón na súa oposición ao capitán Coles.

O rostro pesado e severo de EJ Reed, home de ciencia, obxecto de críticas tanto dentro como fóra do Parlamento e na prensa pola súa oposición ás opinións revolucionarias do capitán Coles sobre o deseño de buques, mostraba poucas, se é que as había, sinais de que este fóra o seu momento de triunfo nesta controversia, de vindicación sobre as súas impopulares opinións.

Reed tiña un firme control sobre a súa audiencia e sen dúbida había unha tensión na corte mentres as longas e lúcidas oracións das súas declaracións resoaban.

"A causa mesma de que se deseñase e construísese o Captain foi a suposición de que non se podía confiar nas opinións de Sir Spencer Robinson e na miña, e que estabamos a mostrar algunha oposición con prexuízos no que respecta a as opinións do Capitán Coles".

"Con tanta forza sentín que estabamos libres de responsabilidade por este barco, e que chegaría o momento en que sería necesario que demostrásemos a nosa exención desa responsabilidade, que prohibín aos meus asistentes empregar a frase "aprobado", mesmo para os detalles máis pequenos, e ordeneilles que nunca empregasen unha expresión máis forte (mesmo con respecto aos detalles máis pequenos) que 'non se ofrecería ningunha obxección'".

"Se a palabra 'aprobado', aplicada mesmo ao máis mínimo detalle do Captain, algunha vez saíu da miña oficina, foi por un descoido que resultou nun incumprimento desa instrución xeral. Se, por tanto, o Capitán Coles e os Sres. Laird non foron responsables polo éxito e a navegabilidade do Capitán, ningún oficial naval nin arquitecto naval foi responsable diso".

Non se podería facer un rexeitamento de responsabilidade máis claro.

"Ten algunha razón para supoñer que o capitán Burgoyne estaba ao tanto das súas opinións sobre a falta de navegabilidade do seu barco?".

"Si. Falei co capitán Burgoyne da mesma forma na que respondín ao tribunal, na medida en que se

presentou a oportunidade, e cando deixei o barco en Birkenhead a última vez que vin ao capitán Burgoyne, díxenlle: 'Non quero dicir nada máis contra este navío; pero alégrome de que sexa o teu destino e non o meu ir ao mar con el".

Pero isto non foi o suficientemente bo para o capitán Commerell, quen parecía non estar disposto a aceptar a visión previa e a experiencia do Sr. Reed.

"Non sabía que os señores Laird crían plenamente na estabilidade e navegabilidade do seu barco?", preguntou. *"E vostede, doutra banda, era igualmente consciente da súa absoluta falta de navegabilidade. Non cre que sería mellor se solicitase que se lle dese información oficial ao capitán Burgoyne sobre o perigo no que o viu meterse? e non deixar que o capitán Coles, quen vostede sabía, como inventor, era completamente cego a todo o que non fose o mérito da súa propia invención, para dar información que vostede sabía que sería fatal"*.

Esta foi unha pregunta que, se non se rexeitaba con firmeza, lanzaría parte da responsabilidade do desastre sobre Reed. Non deixou lugar a dúbidas na súa resposta.

"Non creo que fose mellor para min facer algo que non fixen. A miña crenza era, e é, que a falta de navegabilidade do Captain era motivo de ansiedade para moitos que profesaban crer nel, e o que pensei que sucedería co Captain foi isto: que tería os mellores informes posibles nun principio, que sería atendido con moito coidado durante os seus primeiros anos de carreira ata que as súas deficiencias fosen lentamente admitidas, e que antes de que pasase por unha comisión sería condenado como completamente incapaz para o servizo naval".

O presidente tiña unha pregunta máis: *"Sr. Reed, nestes diagramas que vimos: diría vostede que os ángulos de estabilidade mostrados son, por suposto, meras representacións gráficas dos resultados dos cálculos e non teñen ningunha virtude en si mesmos?"*.

Reed tivo unha resposta bastante máis irónica: *"Así é: excepto a virtude de mostrar o perigo extremo dun barco de torreta acoirazada que tiña un costado tan baixo como para levar a súa cuberta á auga nun ángulo de inclinación moderado"*.

Con iso concluíu o que podería describirse como a proba da 'acusación xudicial', xa que se trataba dun consello de guerra de May e os demais sobreviventes. Agora era a quenda de May de presentar a súa defensa. Por suposto, non tiña necesidade de defenderse, xa que as probas non revelaran nada que o desacreditase. Por tanto, fixo unha simple declaración ante o tribunal, no idioma da súa época, do que consideraba asuntos relevantes.

Desta forma o proceso chegou ao seu fin polo momento: era o 4 de outubro. O tribunal volveu reunirse o 11 de outubro, cando o presidente leu as conclusións.

O tribunal, dixo, *"escoitando a declaración do Sr. James May e tomado a súa evidencia e a dos sobreviventes restantes e outras probas que consideraron necesarias, e sopesando deliberadamente e considerado a totalidade da evidencia ante eles, atopa que o barco da súa maxestade Captain foi a pique na mañá do 7 de setembro de 1870 pola presión da vela, empuxado pola ondada do mar, e que a vela levada no momento da súa perda (tendo en conta a forza do vento e o estado do mar) era insuficiente para poñer en perigo un barco dotado da cantidade adecuada de estabilidade"*.

"O tribunal conclúe ademais que non se pode atribuír ningunha culpa ao señor James May, artilleiro

de segunda clase, e os suboficiais sobreviventes e os homes do barco HMS Captain pola súa perda. Por tanto, absólveos completamente de toda culpa con respecto a ela". Isto non foi máis do que se esperaba en todo o país. Pero o tribunal non o deixou así. Continuaron anunciando unha das condenas máis graves ao Goberno e a certas persoas que xamais fixese un tribunal oficialmente constituído.

A onda de emoción que percorreu a sala do tribunal desvaneceuse cando o presidente lse levantou e pediu a May que se achegase á mesa do tribunal.

Cando May se puxo ante el, o presidente tomou a espada do Artilleiro, que estaba sobre a mesa, coa empuñadura cara a May, e entregoulla seguindo o xesto tradicional de absolución.

"Señor May", dixo, *"o tribunal pídeme que aproveite a presente ocasión para recoñecerlle a vostede e aos demais sobreviventes da tripulación do Captain, que o tribunal está convencido de que fixo todos os esforzos posibles para cumprir co seu deber, para salvar a máis dos seus compañeiros mariños; e ademais, que o tribunal opina que a súa conduta, urante o período que estiveron baixo o seu mando, reflicte crédito para vostede e o servizo ao que pertence"*.

"Grazas, señor", dixo May. E a investigación, oficialmente, rematou.

O segredo do seu salvamento

Un dato curioso sobre a corte marcial dos sobreviventes é que ningún membro do tribunal preguntou como o bote se puido poñer á boia sen ser afectado polo barco que se estaba afundindo, co mar avanzando inexorable pola cuberta que cada vez tiña máis pendente mentres o Captain envorcaba cara ao seu lugar de descanso final no fondo do mar. Preguntaron a varios sobreviventes como lograron salvarse e estes describiron historias variadas sobre camiñar polo casco e nadar en busca dalgún resto flotante ou bote.

Segundo May, no seu relato persoal e máis tardío sobre o desastre, publicado en 1872, o bote flotou libre porque se deixaron os seus amarres sen abrochar involuntariamente cando os homes que os estaban asegurando foron chamados para acurtar as velas. May dixo que un sobrevivente da garda central que tamén estivera de servizo coa mesma garda desde o mediodía ata as catro da tarde foi quen lle relatou isto. May non dixo nada sobre isto durante a corte marcial pero debe engadirse que existe a posibilidade de que lle contasen o dos amarres despois da corte marcial.

Ningún dos oficiais superiores no tribunal que, por suposto, estaban moi familiarizados cos procedementos para os botes dos barcos, considerou adecuado, aparentemente, sacar o tema para relucir .Se se sabe algo máis sobre o tema é debido a unha extraordinaria coincidencia que seguiu á publicación, en 1963, do primeiro libro sobre a perda do Captain.

Unha copia do libro chegou ata unha pequena biblioteca pública nun pobo surafricano chamado Grabouw, no río Palmiet no distrito de Elgin, Provincia do Cabo. Onde a señorita Kathleen Murray puido lelo.

Pódese imaxinar a sorpresa da señorita Murray ao ver o libro xa que coñecera o HMS Captain toda a súa vida. Era a filla máis nova do cirurxián principiante do HMS Monarch; e naturalmente estaba moi interesada no relato sobre o desastre xa que o seu pai, en abril de 1914, escribira o seu propio

recordo da noite en forma de contribución á historia privada da súa familia, historia que as súas fillas estaban a recompilar baixo o nome "Unha crónica da familia".

O doutor Murray foi membro dunha pequena partida de procura do Monarch enviada polo almirante da frota para buscar sobreviventes ao longo da costa española preto de Fisterra.

O doutor Murray escribiu:

"A historia de como o bote se puxo á boia escoitámola doutro dos sobreviventes. Era un bote moi grande e estaba almacenado na cuberta de mastro do Captain, apoiado sobre uns grandes soportes aos que estaba amarrado firmemente; equipado cun mastro, remos, etc. e cuberto cunha lona robusta, parecía unha única masa sólida. O narrador contounos como, cando foi relevado da primeira garda, estaba tan alarmado pola condición do barco que dubidaba de ir abaixo, e ocorréuselle cortar os amarres do bote e meterse nel; dixo que se deu conta de que facendo iso sería obxecto dunha corte marcial, pero as circunstancias parecían xustificar o risco. Xusto cando conseguiu facelo e meteuse no barco, o mar embravecido azoutou ao desafortunado barco. Este envorcou e o bote saíu disparado ao mar".

O artilleiro May tamén revelou, na súa narración persoal, que só un dos sobreviventes, un home que non podía nadar, non estivera no mar. Dixo que este home era Thomas Kernan: e está bastante claro que Kernan era o 'narrador' sen nome ao que se refería o doutor Murray.

Kernan deu o seu testemuño na corte marcial como todos os demais sobreviventes pero, a diferenza da maioría, non lle preguntaron como logrou escapar: con todo, isto pode non ser significante xa que tampouco llo preguntaron a outros dous mozos mariñeiros.

Era difícil evitar a sospeita de que Kernan estaba 'protexido' durante a corte marcial. Era a décimo quinta testemuña e o presidente simplemente preguntoulle:

> *Que idade ten?*
>
> Kernan: *21 anos.*
>
> Presidente: *Canto tempo estivo no mar?*
>
> Kernan: *Seis anos.*
>
> Presidente: *Escoitou a lectura do testemuño do señor May, o artilleiro. Ten algo que engadir a ese testemuño en relación coa perda do Captain?*
>
> Kernan: *Non, nada.*

Non pode saberse se a confesión de Kernan ao doutor Murray foi confidencial, ou se falou abertamente da súa boa fortuna e, indirectamente, da súa conduta impropia ao soltar os amarres do bote sen ordes e antes de que xurdise a emerxencia. Fóra como fose, está claro que polo menos un oficial e talvez outros sabían a verdade sobre a flotación do bote libre do barco que se estaba afundindo. Por que, entón, este tema non foi investigado durante a corte marcial? Decidiuse entre almirantes que non faría ningún ben acusar a Kernan por unha ofensa naval que resultara na salvación de 18 homes?

Thomas Kernan tivo unha carreira inmaculada na mariña. Tras a corte marcial uniuse ao HMS Bristol como artilleiro en funcións e 14 meses despois ascendérono ao rango de experto.

A homenaxe

Un mes tras o desastre fundouse un importante fondo de axuda. a Raíña Vitoria deu 100 libras- máis ou menos o que equivalería a 4000 libras do diñeiro actual- e Edward, o príncipe de Gales, deu unha cantidade apropiadamente inferior acorde co seu cargo, de 50 guineas. As doazóns, desde chelines ata libras, chegaron desde todas partes do país; e formáronse comités locais para organizar as colectas. Chegou unha emotiva contribución de 5 chelines- unhas 10 libras actualmente - procedente de "a nai dun dos falecidos do HMS Racehorse", lembrando así unha perda previa.

Os orfanatos, casas de acollida e escolas ofreceron aloxamentos gratuítos aos orfos do Captain; os oficiais do exército estacionados en Woolwich montaron un espectáculo; e un teatro do West End ofreceu unha representación matutina, con actores voluntarios, para recadar 100 libras para o fondo.

A medida que pasaban os meses e os antigos defensores do capitán Coles atrasaban as investigacións xogando a pasar a pataca quente coa responsabilidade da construción do barco, aqueles cuxa conexión ao Captain fora dunha natureza máis próxima e emocional empezaron a pensar en como sería mellor conmemorar a gran perda de vidas.

Formouse un comité durante unha gran reunión que tivo lugar o 18 de xullo de 1872 no Instituto Real de Servizos Unidos no seu histórico edificio de Whitehall; foi aquí onde, desde unha xanela do primeiro piso, Carlos I de Inglaterra saíu ao patíbulo e á súa execución.

O edificio era agora, unha vez máis, o escenario dun sombrío obxectivo debido a que o novo primeiro lord do Almirantazgo decidiu que os fondos adicionais máis aló dos que xa foran recadados necesitábanse para facer un " memorial adecuado" a aqueles que morreron no desastre. Sir John Elphinstone, membro do Parlamento, dixo aos reunidos que o fondo do Captain xa era de entre £50.000 e £60.000 (£2.2- £2.5 millóns en diñeiro actual). O diñeiro recadado ata o momento era para axudar ás viúvas e orfos; pero agora había necesidade dun "monumento duradeiro".

A intención do comité era ter dous monumentos conmemorativos na Abadía, unha vidreira e, nalgún outro sitio- posiblemente no claustro- unha placa de bronce cos nomes daqueles que faleceron no barco.

Parece que unha primeira idea da placa incluía un gravado arriba cunha representación do Arca e o HMS Captain relacionados dalgunha forma. Finalmente, optouse por gravar ao HMS Captain só sen as velas, a vapor cara o sol nacente. A breve inscrición, como se acordou nun principio, referiuse á tripulación que "pereceu" cando o barco " zozobrou". Obxectouse o uso destas palabras: "pereceu" porque era considerada "unha palabra non moi cristiá" e " zozobrou" porque era demasiado técnica. Finalmente puxeron a polémica conclusión da corte marcial, seguida ao final dos nomes dos oficiais a bordo.

Nunha placa similar (que se colocaría fronte á primeira alén das grandes portas negras da parede norte da catedral) estaba a lista dos aproximadamente 400 mariñeiros, marines e grumetes que

morreron co barco.

Así que o almirante e o seu comité obtiveron os seus dous memoriais, un en cada un dos dous edificios máis famosos de culto cristián de Londres; e compleméntanse o un ao outro.

A gran vidreira da abadía de Westminster foi creada en dous paneis verticais, cada un representando cinco escenas con asociacións náuticas da Biblia. O panel esquerdo mostra: a construción da Arca; o paso a través do Mar Vermello; a frota do rei Salomón; a construción do barco de Tiro; o nacemento de Jonás.

No dereito: Cristo acouga a tempestade; Cristo camiña sobre o mar; Cristo ensinando desde o barco; o milagre dos peixes; o naufraxio de San Pablo.

Preto da vidreira, que sen explicación pode significar pouco para un observador, hai unha placa incrustada no chan de pedra. Pon: "A vidreira de enriba conmemora o afundimento do HMS Captain o 7 de setembro de 1870 cando o capitán Hugh Burgoyne, receptor da Cruz Vitoria, o capitán Cowper Coles, da Orde de Bath, con 49 oficiais e 402 homes e grumetes pereceron no cabo de Finisterre ao servizo do seu país. Os seus nomes están gravados nunha placa na catedral de San Pablo".